

Жители Тюмени VS «ЮТэйр»: перевозчика хотят заставить отказаться от эксплуатации ATR-72

Югорской авиакомпании не удастся отделаться испугом. Ее выведут из-под российской юрисдикции и заставят за все заплатить

17.07.2013 19:24



Родственники погибших не могут простить гендиректора «ЮТэйр» Андрея Мартиросова. За все время он даже не принес соболезнования

Скандал с авиакомпанией «ЮТэйр», чей пассажирский самолет разбился в апреле прошлого года, выйдет на международный уровень. Родственники погибших выяснили, что владельцы ATR-72 не имели право использовать его на территориях с минусовыми температурами. Теперь российскому перевозчику не помогут ни страховщики, ни тот факт, что они уже ликвидировали дочернюю компанию, которая, по сути, считается главным виновником катастрофы. О новом неожиданном повороте дела о крушении ATR-72 — читайте в материале «URA.Ru».

Накануне на трех сотнях страниц МАК опубликовал отчет об авиакатастрофе самолета ATR-72 авиакомпании «ЮТэйр», выполнявший 2 апреля 2012 года рейс Тюмень-Сургут. Напомним, воздушное судно упало при взлете из аэропорта Тюмени. Погиб 31 человек, 12 получили ранения. Эксперты МАК выделяют две причины: непосредственную и системную. Обе они касаются одной авиакомпании «ЮТэйр», которая за этот год «прославилась» чередой мелких авиапроисшествий и невнимательным отношением к пассажирам.

«Непосредственной причиной катастрофы самолета ATR72-201 явилось принятие командиром воздушного судна решения на вылет без

проведения противообледенительной обработки при наличии на поверхности самолета снежно-ледяных отложений, обнаруженных экипажем при рулении воздушного судна, что привело к ухудшению аэродинамических характеристик самолета и его сваливанию в наборе высоты после взлета, а также нераспознавание экипажем выхода самолета на данный режим и, как следствие, непринятие мер для вывода самолета на эксплуатационные режимы полета», — говорится в сообщении МАК.

Тем временем, из расшифровки записей переговоров пилотов ATR72, опубликованных через несколько дней после авиакатастрофы, ясно, ни командир экипажа, ни второй пилот не успевают доложить диспетчеру о том, что терпят бедствие. «Они вообще не понимают, что происходит, почему машина ведет себя непредсказуемо. Судя по переговорам, мысли об обледенении у них не возникло до самого конца. Все их силы были направлены на то, чтобы вернуть контроль над самолетом», — так прокомментировали расшифровку эксперты.

После команды «убрать закрылки» лайнер получает заметное ускорение и держится в воздухе за счет подъемной силы прямого крыла. В полете ATR72 геометрия крыла была, очевидно, поломана наледью. ATR стал вести себя непредсказуемо. Начинается тряска.

Второй пилот: Ууух ты!

Командир воздушного судна: Это что такое?

Второй пилот: Что за тряска?

Командир воздушного судна: Autopilot disengage (отключение автопилота).

Командир отключает автопилот и переходит на ручное управление. Самолет делает резкий крен вправо и начинает терять высоту. Пилоты штурвалом пытаются его выправить и совершенно не понимают, что происходит.

Второй пилот: Тихо, что такое?

Командир воздушного судна: Доложи ему.

Информатор предостерегает о недопустимом снижении, до земли — всего 120 метров.

Второй пилот: Что доложить-то?! Что за отказ?

Командир воздушного судна: Не понял я.

Второй пилот: Ах ты ж...

Командир воздушного судна: ЮТР, 120-й, падаем!!!

«Лед, скорее всего, они не видели. Он был на верхней кромке. И их могло ввести в заблуждение отсутствие льда вообще на поверхности. И соответственно как бы автоматом ты подразумеваешь, что на верхней кромке его нет, — прокомментировал расшифровку в программе „Вести“ телеканала „Россия 1“ заслуженный летчик России Михаил Марков. — Как версия, как основная версия — на верхней кромке обледенение было. И было не просто на крыле, было еще и на стабилизаторе».

«URA.Ru» уже писало о том, что источник в следственных органах допустил утечку в СМИ, сообщив, что "техники, готовившие ATR-72, на допросах рассказали, что когда подогнали спецмашину с антиобледенителем, чтобы обработать фюзеляж, по рации получили сообщение, что командир экипажа от обливания отказался: «Мужики тогда еще сказали: «Он что, бессмертный, что ли? Не боится ничего».

Но Росавиация опровергла эту информацию. Своего руководителя ведомство процитировало так: «На пресс-конференции в Тюмени второго апреля 2012 года руководитель Росавиации Александр Нерадько сообщил, что противообледенительная обработка самолета не была осуществлена перед вылетом надлежащим образом».

Эту обработку проводила 100% «дочка» авиакомпании «ЮТэйр» ООО «ЮТэйр-Техник».

«Системной причиной авиационного происшествия явились недостатки в организации наземного обслуживания воздушного судна и подготовке персонала в ООО „ЮТэйр-Техник“, что стало возможным из-за отсутствия действенного контроля со стороны технического директората и директората инспектирования авиакомпании „ЮТэйр“ за соблюдением требований разработанных собственных документов по наземному обслуживанию и защите воздушных судов авиакомпании от наземного обледенения и привело, при отсутствии контроля со стороны начальника смены, к неправильной оценке командиром и авиамехаником состояния поверхности самолета после его длительного пребывания на земле в условиях интенсивного наземного обледенения и выпуску судна в полет без проведения противообледенительной обработки», — отмечают специалисты МАКа.

Сразу после авиакатастрофы под Тюменью Ространснадзором была приостановлена деятельность ООО «ЮТэйр Техник» в аэропорту Внуково. Обнаружилось, что 4 воздушных судна ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» вылетели в рейсы без противообледенительной обработки. Что,

по мнению экспертов, может говорить о существовавшей системе неисполнения требований безопасности полетов.

Однако предъявить какой-либо иск компании «ЮТэйр Техник» следователи не смогут. Потому что ООО «ЮТэйр Техник» не существует. «Ее деятельность прекращена», — сообщил 18 декабря 2012 года генеральный директор ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов. Вместо нее «ЮТэйр» планирует создать сеть баз техобслуживания самолетов, которые будут располагаться в аэропортах Тюмени, Уфы и во Внуково.

Сложившейся ситуацией обеспокоена часть родственников погибших в авиакатастрофе под Тюменью. «Следователи первое время уверяли, что посадки будут, но если итоговый отчет МАК сводит это утверждение на нет, вину, скорее всего, свалят на командира воздушного судна», — говорит одна из женщин в группе родственников.

Авиакатастрофа заставила некоторые семьи вплотную заняться изучением вопроса безопасности полетов ATR-72. «В США был случай авиакатастрофы с АТР, где причиной трагедии названо обледенение. После этого было признано, что система защиты самолета не приспособлена для территорий с минусовыми температурами. Сейчас на эксплуатацию АТР в США наложены ограничения. Почему эта практика не применима в России?» — задают риторический вопрос родственники погибших.

Также в России не применяется международная практика выплаты страховых взносов. Например, в этом конкретном случае российское законодательство предлагает выплату семьям по потере кормильца в размере чуть более 2 тыс. рублей ежемесячно. Связано это с тем, что большинство пассажиров злополучного ATR-72 летели в командировку, то есть находились при исполнении служебных обязанностей, так что компенсацию по потере кормильца должен взять на себя Фонд социального страхования.

С этим сейчас по всем этим вопросам работают иностранные юристы. Как рассказал «URA.Ru» юрист Давид Кухалашвили, они ожидали заключения МАК, чтобы подать иск к производителю ATR-72 во Франции. «Иск к производителю будет формальным, наша основная задача привлечь соответчиком авиакомпанию „ЮТэйр“. Это единственный способ вывести ее из-под российской юрисдикции, чтобы компенсации родственникам погибших возросли в разы», — сообщил юрист.

Родственники уже больше года таят обиду на генерального директора ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрея Мартиросова. За то, что он ни разу ни лично, ни через других сотрудников от своего имени не выразил

им соблезнования и не объяснил, что же на самом деле было с системой противообледенительной обработки. Сотрудники авиакомпании, через которых «URA.Ru» обратилось с этим вопросом к Мартиросову, ответили нам, что «для личного общения нужна личная инициатива родственников. Пока никто не обращался».

Справка: В группу компаний «ЮТэйр» входят ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ООО «ЮТэйр-Экспресс», ООО «Авиакомпания «ЮТэйр-Украина», ЗАО «ЮТэйр-Карго», ОАО «Нефтеюганский ОАО», Helisur, UTair Europe s.r.o. и UTair South Africa (Pty) Ltd. Основным акционером ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» является НПФ «Сургутнефтегаз» (60,67%).

Лариса Рычкова © «URA.Ru»